

⑫ 公開特許公報(A)

昭60-176873

⑤ Int. Cl.⁴
B 62 J 15/02識別記号 庁内整理番号
7453-3D

⑬ 公開 昭和60年(1985)9月10日

審査請求 未請求 発明の数 1 (全5頁)

⑭ 発明の名称 フロントフェンダー支持構造

⑮ 特 願 昭59-30381

⑯ 出 願 昭59(1984)2月22日

⑰ 発 明 者 安 沢 照 明 川越市の場2201の2
⑱ 出 願 人 本田技研工業株式会社 東京都渋谷区神宮前6丁目27番8号
⑲ 代 理 人 弁理士 江 原 望 外2名

明 細 書

1. 発明の名称 フロントフェンダー支持構造

2. 特許請求の範囲

フロントフェンダーを、固定部材を介して着脱可能に車体側に取り付けて成る自動二輪車において、前記固定部材にカラーを併用して、高さ調整可能に車体側に固定したことを特徴とするフロントフェンダー支持構造。

3. 発明の詳細な説明

本発明は、自動二輪車(自動三輪車を含む)におけるフロントフェンダー支持構造に係り、特にフロントフェンダーの取付け高さを適宜変更することが可能なフロントフェンダー支持構造に関するものである。

公道上の走行を目的とするオンロード車では、テレスコピック型フロントフォークのボトムケースにフロントフェンダーを固定するのが普通であり、前輪とフロントフェンダーの間隔が狭い。これは、フロントフェンダーをエンジンの風避けにしないためである。ところが、その間隔が狭いが

故に、例えば舗装の十分でない道路を雨天走行する際、前輪に付着した泥がフロントフェンダーとの間に詰まって走行抵抗を増大させる可能性がある。そこで、フロントフェンダーを高さ位置調整可能にボトムケースに取り付け、必要に応じてその取付け高さを変える様にすれば、泥詰まりを効果的に避けることができる。

一方、オフロード車、オンオフロード車等、不整地走行用自動二輪車では、フロントフォークを支持するボトムブリッジにフロントフェンダーを取り付け、前輪とフロントフェンダーの間に大きな間隔を確保しているが、フロントフェンダーがエンジン前方に位置するため、エンジンに走行風を受けるといふ点では不満があり、走行地の状況に応じて起伏が小さい場所では、フロントフェンダーの取付け高さを若干下げて、フロントフェンダーとボトムブリッジの間に多少の間隔を設けるのも有効である。

本発明は、斯かる技術的背景の下に案出されたものであつて、その目的とする処は、簡易に取付

け高さを変更することが可能なフロントフェンダー支持構造を供する点にある。

本発明の構成は、自動二輪車のフロントフェンダー支持構造において、フロントフェンダーを車体側に取り付けるための固定部材にカラーを併用して、高さ調整可能にフロントフェンダーを固定したことを特徴としている。

以下、本発明の一実施例を第1図乃至第7図に則して説明する。

第1図は、自動二輪車1を車体左正面図として示しており、そのヘッドパイプ2内にハンドル回転軸（図示されず）が回転自在に嵌挿され、該ハンドル回転軸と一体のトップブリッジ3およびボトムブリッジ4に、左、右一対のフォークパイプ5が不動に支持され、該一対のフォークパイプ5の下部が、前輪FWを担持する左、右一対のボトムケース6内に出没自在に嵌入している。

そして、前輪FWを被りフロントフェンダー20は、左、右一対の前記ボトムケース6に固定されている。その取付け関係は、第2図（第1図の要

-3-

前記構成において、フロントフェンダー20を前輪FWから更に離して高くし度い場合には、ボルト9、ナット10を一旦取外した後、ステアー21とボス7の間、ステアー22とボス8の間に夫れ夫れカラー11を介挿させて、ボルト9、ナット10により三者一体に締着する。斯くて、第7図図示の如くカラー11の長さ分だけフロントフェンダー20の取付け位置を高くすることができる（図中、二点鎖線は調整前のフロントフェンダー20の位置を示す）。

斯様に、本実施例では、長尺のボルト9、ナット10により、ボトムケース6に対して、フロントフェンダー20のステアー21、22とカラー11とを共締めしているのので、別途小物入れ等に收容して携帯せずとも良く、必要な時即座にカラー11の位置を変えてフロントフェンダー20の取付け高さを変更することができ、極めて重宝である。その際、ボルト9、ナット10の締め代が常に一定であるから作業性も良い。

また、同じくカラー11を使用してフロントフェンダー20の取付け高さを調整、変更するにしても、

部拡大図）乃至第6図により容易に理解することができる。

ボトムケース6の上端部には、その前面および背面の若干内側に偏した位置に、貫通孔を有するボス7、8が突設され（第3図参照。但し、第3図は、第2図におけるIII-III線要部矢視図である）、そのボス7、8に対して、フロントフェンダー20の左、右各一対のステアー21、22が、ボルト9、ナット10をもつて固着されている。フロントフェンダー20の形状は、第2図、第4図乃至第6図（但し、第4図は第2図におけるIV-IV線要部矢視図、第5図、第6図は夫れ夫れ第4図におけるV-V線、VI-VI線断面図である）により容易に理解し得る。

ところで、ボルト9の長さは、ステアー21とボス7、またはステアー22とボス8を重ね合わせた高さよりも十分大きく、ボス7（またはボス8）とナット10との間にカラー11が介挿され、カラー11をボス7、8に共締めすることによりステアー21、22を固定している。

-4-

カラー11を共締めしていなければ、使用するボルトは、長短二種類必要であるが、本実施例の場合は一種類で済み、部品点数の抑制に寄与し得る。

なお、フロントフェンダー20の取付け高さは、第2図図示の場合と一致するが、カラー11の保持位置が、ステアー21、22の上位にあつて相違している例を第8図に示す。

また、カラー11に代えて、複数のカラー（等長、または不等長のもの）を共締めして置けば、フロントフェンダー20の取付け高さを小刻みに調整、変更することができる。

なおまた、フロントフェンダーをボトムブリッジに取り付ける場合にも本発明を適用し得ることは勿論である。

以上、本実施例の説明から明らかな様に、本発明では、自動二輪車のフロントフェンダー支持構造において、フロントフェンダーを車体側に取り付けるための固定部材にカラーを併用して、高さ調整可能にフロントフェンダーを固定したので、走行地の状況に応じてフロントフェンダーと前輪の

間隔を選択し得るという利点がある。

また、調整用カラーは常に固定部材に付されているので、別途カラーを携帯する必要がなく、必要時即座に使用することができる。

4. 図面の簡単な説明

第1図は本発明の一実施例に係るフロントフェンダー支持構造を採用した自動二輪車の左側正面図、第2図は第1図の要部拡大図、第3図は第2図におけるIII-III線要部矢視図、第4図は第2図におけるIV-IV線要部矢視図、第5図、第6図は夫れ夫れ第4図におけるV-V線、VI-VI線断面図、第7図は前記フロントフェンダーの取付け高さを変更した状態を示す図、第8図は前記フロントフェンダーの他の取付け状態を示す図である。

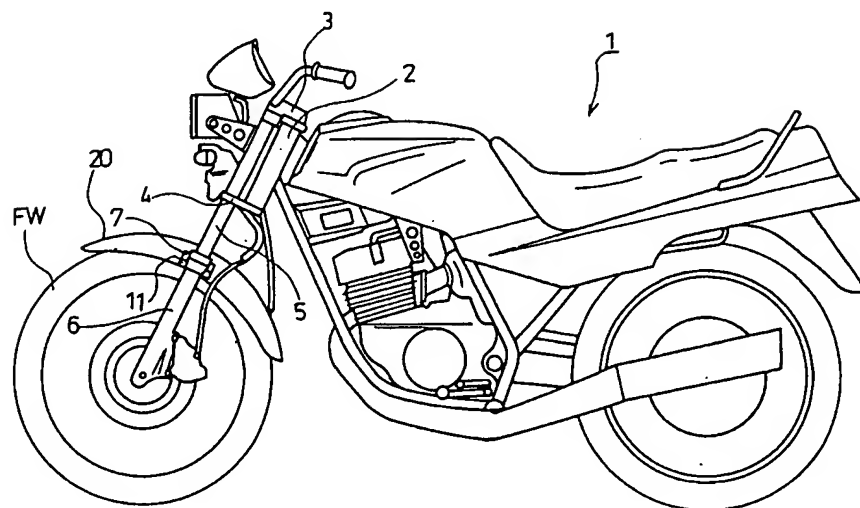
1…自動二輪車、2…ヘッドパイプ、3…トップブリッジ、4…ボトムブリッジ、5…フォークパイプ、6…ボトムケース、7、8…ボス、9…ボルト、10…ナット、11…カラー、

20…フロントフェンダー、21、22…ステー。

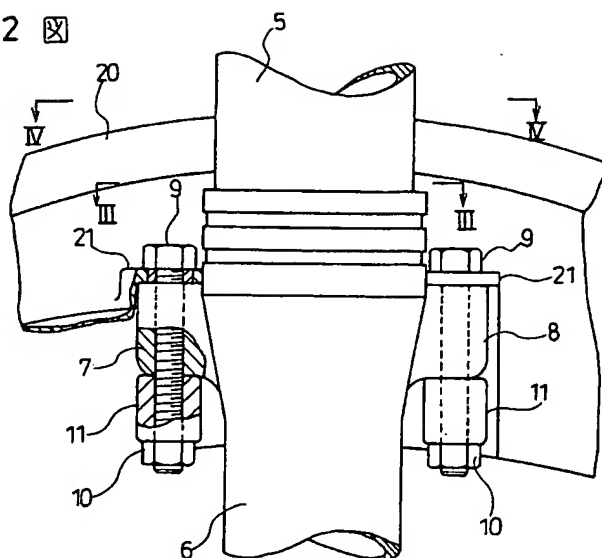
代理人 弁理士 江 原 望 外 2 名

-7-

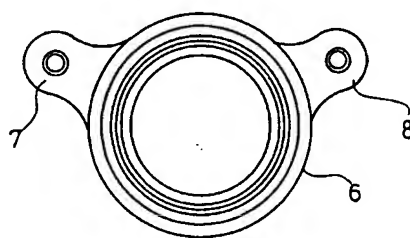
第1図



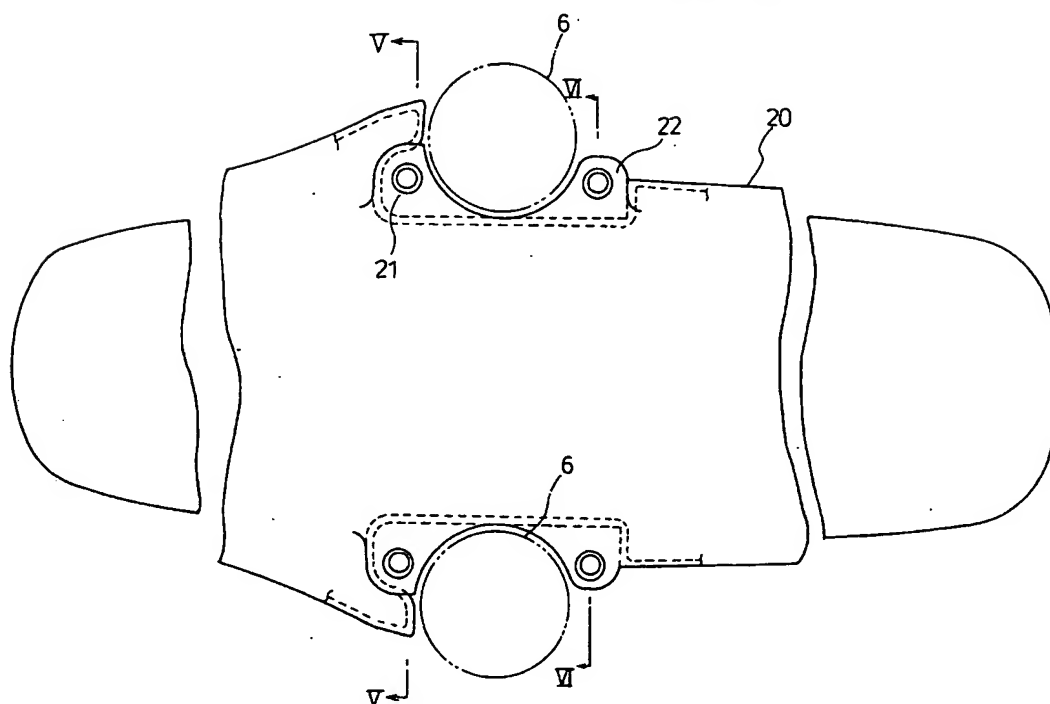
第 2 図



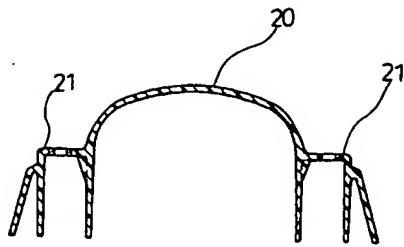
第 3 図



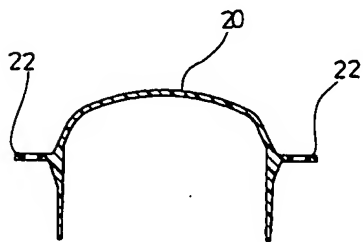
第 4 図



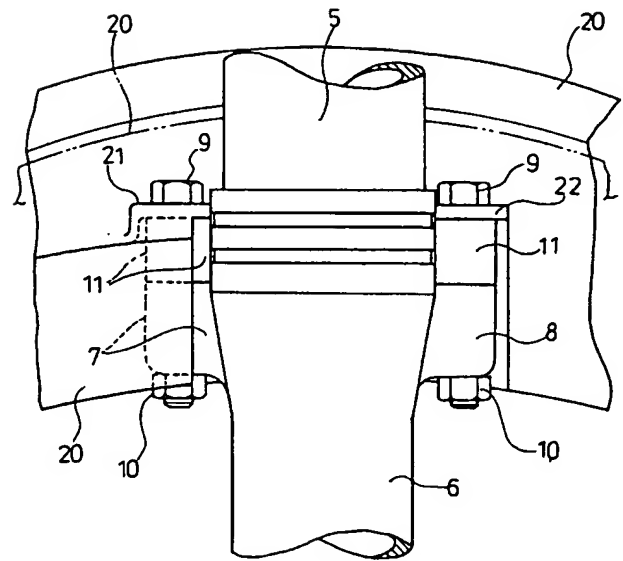
第 5 図



第 6 図



第 7 図



第 8 図

